

SENADO

SECRETARIA

DIRECCION GENERAL DE COMISIONES

XLIIIa. LEGISLATURA
QUINTO PERIODO

CARPETA Nº 1319 DE 1993

COMISION DE
HACIENDA

DISTRIBUIDO Nº 2800 DE 1994

MAYO DE 1994

COPIA DEL ORIGINAL
SIN CORREGIR

IMPUESTOS A LOS VEHICULOS A GAS - OIL

Se sustituyen disposiciones que los regulan

VERSION TAQUIGRAFICA DE LA SESION DE LA COMISION
DEL DIA 12 DE MAYO DE 1994

ASISTENCIA

Preside	: Señor Senador Alvaro Alonso -ad hoc-
Miembros	: Señores Senador Danilo Astori, Juan Carlos Blanco, Federico Bouza, Carlos Cassina, Julio C. Grenno y Alberto Zumarán
Concurren	: Señora Senadora María Celia Priore de Soto y señores Representantes Nacionales Thelman Borges y Jorge Conde
Invitados especiales	: Señores Ministro y Subsecretario de Transporte y Obras Públicas, Juan Carlos Raffo y José Barbé Delacroix, respectivamente; Director Nacional de Transporte, Director General y Contador General, Juan José Moratorio, Juan José Pol Deus y Luis A. Aguerre, respectivamente
Secretaria	: Señora Raquel Suárez Coll
Ayudante	: Señora Teresa Paredes

SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 10 y 9 minutos)

Dése cuenta de un asunto entrado.

(Se da del siguiente:)

"Nota presentada por la Confederación Uruguaya del Transporte Automotor relativa al impuesto al gas oil".

Léase.

(Se lee:)

CONFEDERACION URUGUAYA DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR

C. U. T. A. PASAJEROS Y CARGA

DR. LUIS ALBERTO DE HERRERA 4587 - TEL. 36 53 27 - FAX 36 22 03 - MONTEVIDEO - URUGUAY

Montevideo, 10 de Mayo 1994

MEMORANDUM PARA LOS SEÑORES LEGISLADORES

COMISION DE HACIENDA DE LA CAMARA DE SENADORES

El Ministerio de Transporte a las Empresas que no pagaron el impuesto al gas oil les tranca la renovación de un certificado de idoneidad, un permiso ocasional,renovación de permiso internacional, altas y bajas de vehiculos, permisos de excursión, etc.

Esta actitud es ilegitima dado que esa Secretaría de Estado no tiene base legal ni reglamentaria para ese procedimiento.

Sin duda que, como sabe que por el debido procedimiento jurídico (ejecutar al que no pagó) no podrá cobrar pues éste interpondrá la excepción de inconstitucionalidad y ganará el juicio,opta entonces por ese medio coactivo para presionar el pago.Con ello causa enormes perjuicios porque paraliza el trabajo de los transportistas.En efecto,por via indirecta y antijuridica se impone a la Empresa una sanción como la de no poder transportar por no tener permiso-sin que exista una disposición normativa que autorice a ello.No negamos que se sigan las reglas del debido proceso para el cobro del impuesto pero no podemos aceptar procedimientos arbitrarios, no reglados,inadmisibles en un Estado de derecho.

Por C.U.T.A.-

A.M.Oliva Russi.-
Secretario Adm.

CONFEDERACION URUGUAYA DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR PASAJEROS Y CARGA C. U. T. A.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión de Hacienda del Senado tiene el agrado de recibir en el día de hoy al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas y a sus asesores, quienes oportunamente fueron convocados para escuchar su opinión con respecto a la Carpeta Nº 1319/93 que está a estudio de esta Comisión y que refiere al Impuesto a los vehículos a gas oil.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS.- Ante todo, quiero resaltar la comodidad que el Ministro siente al encontrarse nuevamente en la Sala de Ministros de la Cámara de Senadores, ya que como integrante de esta Comisión y en mi calidad de legislador, varias jornadas de trabajo nos unieron en torno a esta Mesa. Es bueno recordar esto porque en 1990, no en el ámbito de esta Comisión, sino en el de la de Presupuesto y también como senador de la República, tuve oportunidad de participar en la gestación de este impuesto que en su momento gravó la circulación de los vehículos a gas oil.

El planteo que me voy a permitir hacer tiene un carácter conceptual. Comienzo diciendo, pues, que desde un punto de vista objetivo, el Ministerio tiene necesidad de contar con estos recursos. La nutrida delegación que hoy nos acompaña, integrada por el señor Subsecretario, el Director general de Secretaría, el Director de Transporte y el Contador general del Ministerio, ha traído cifras que demuestran el impacto negativo que para el Ministerio de Transporte y Obras Públicas tendría la no percepción del actualmente vigente Impuesto al gas oil o la no aprobación del proyecto de ley que el Poder Ejecutivo ha remitido a la Cámara de Senadores, que incluye otro

impuesto que pretende sustituir al anterior. Como bien se sabe, ha recaído sobre el primeramente citado una sentencia de inconstitucionalidad por parte de la Suprema Corte de Justicia.

Como dije, voy a hacer referencia al marco conceptual del tema y, también, al impacto negativo que la no percepción de este impuesto provocaría en el Fondo de Inversiones del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Los señores senadores recordarán que este impuesto fue creado en la Ley de Presupuesto de 1990 con un destino específico: engrosar el Fondo de Inversiones del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. En la discusión de la ley presupuestal consta --o, por lo menos, en los antecedentes debe figurar-- que la caída de varias tasas del IMESI sobre los combustibles llevó consigo la reducción del Fondo de Inversiones. La voluntad del legislador al crear este impuesto fue la de que el Ministerio no sufriera una merma en su recaudación. Es decir que, por un lado, la población se beneficiara con una rebaja en el precio de los combustibles, concretamente, en el del gas oil y, por otro, que como contrapartida eso no produjera una merma en la recaudación del comúnmente llamado Tesoro de Obras Públicas. Esta es la base del impuesto.

En la Ley de Rendición de Cuentas de 1991 --de la que también participamos-- hubo, no digo modificaciones, pero sí algunos hechos supervenientes por los que se preveía la duplicación de este impuesto, en el momento en que el Poder Ejecutivo fijara en un valor cero el arancel de recargo al petróleo crudo, cosa que sucedió el año pasado. Así, se duplicó el valor del impuesto y también la recaudación de

nuestro Ministerio; pero debemos tener en cuenta que eso se pensó porque nuevamente variarían las tasas del IMESI y, por ende, la recaudación del Ministerio volvería a bajar, respecto a su participación en un porcentaje de lo que recibe ANCAP por tal concepto. Quiere decir que la duplicación del impuesto nuevamente tendría que sostener el Fondo de Inversiones del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Esto es cuanto queríamos señalar en torno al marco conceptual del impuesto.

Como es sabido, la Suprema Corte de Justicia, frente a un recurso presentado --que, según recuerdo, es el único sobre el cual se ha laudado hasta el momento--, dictó sentencia en el sentido de que este impuesto se apartaba de la Constitución. Fue por ello que se generaron una serie de dudas acerca de cuál era el camino correcto a emprender. Todos sabemos que esa sentencia es válida para ese caso concreto y demás está decir que ha planteado una situación ambigua. Por existir la ley y no haber sido sustituida o modificada, desde el punto de vista teórico, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas debería estar reclamando a los contribuyentes el pago de este impuesto. Ahora bien; en conocimiento de que en el Parlamento se encontraba a estudio un proyecto de ley impulsado por el Poder Ejecutivo, con el beneplácito del Ministerio --aunque no lleva nuestra firma y, también, aunque quizá en el día de hoy nos permitamos hacer algunas sugerencias con respecto a su redacción--, nos pareció prudente escuchar la opinión del Poder Legislativo.

En virtud de que se trata de recursos que el Parlamento otorgó a nuestro Ministerio y teniendo en cuenta la sentencia de la Suprema Corte de Justicia, nos parece bueno solucionar la situación creada sustituyendo ese gravamen por otro de similares características. Debemos decir que no con ansiedad, pero sí con cierta dosis de imapaciencia, aguardábamos la posibilidad de concurrir a la Comisión parlamentaria correspondiente para expresar nuestra opinión sobre el tema.

Una vez establecido este marco, queremos decir que para el Ministerio de Transporte y Obras Públicas es absolutamente imprescindible --y me gustaría remarcarlo-- contar con estos fondos. Como es sabido, el monto total de inversiones de nuestro Ministerio asciende, en una cifra anualizada, a unos U$S 130:000.000. La estructura de esta Cartera no permite que la totalidad de ese Fondo sea destinada a inversiones en obras de infraestructura física, lo que ya de por sí hace decaer esa cifra. Dicho Fondo se alimenta de dos fuentes principales: el Fondo de Inversiones del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y el endeudamiento interno. Se podría decir que en estos últimos años ha existido una percepción que oscila entre los U$S 70:000.000 y los U$S 90:000.000, que provienen directamente del Fondo de Inversiones del Ministerio de Transporte y Obras Públicas por diversos conceptos, ya sea por el IMESI o por el procentaje de ese Impuesto que ANCAP recauda y debe derivar hacia el Ministerio, por los peajes, por este Impuesto al gasoil, etcétera. Pero si tomáramos como porcentaje estimado de la proyección de lo que puede ser el FIMTOP de este año, unos U$S 80:000.000, hay U$S 18:000.000 en juego del Impuesto

actualmente existente que no se está cobrando o, por vía sucedánea, del impuesto que el Parlamento pueda crear, si aprueba este proyecto de ley o algún otro que se parezca. Por lo tanto, lo que está en juego es más de un 20% del total del FIMTOP. Creo que los señores senadores sabrán aquilatar la dimensión de esa cifra, puesto que no se trata --esto va dicho sin desprecio alguno por las cantidades que menciono-- de uno o dos "milloncitos" de dólares, sino de un muy elevado porcentaje del presupuesto anual con que cuenta el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y del que no dispondría este año, lo que provoca un impacto inmediato y negativo sobre la obra pública. Quiere decir que lo que pensaba ejecutar este año el Ministerio, desde ya lo está haciendo con prudencia y, a la vez, debemos señalar que se va a registrar un decaecimiento de la obra pública, que estará en exacta relación con lo que se deje de recaudar. ¿Por qué sucede esto? Porque la estructura de costos del Ministerio, en lo que tiene que ver con sueldos, gastos de funcionamiento, etcétera, permanece invariable y es lógico, por lo tanto, que el reflejo inmediato de la no percepción de este tributo se observe en la obra pública. Habrá determinada cantidad de kilómetros de carretera menos, así como menos puentes, obras portuarias o mejoras en materia de transporte. Aclaro a los señores senadores que todo esto consta en la documentación pertinente que haré entrega a los señores senadores para que dispongan de ella.

Resumiendo, entonces, existe la norma legal que permite al Ministerio abrir su ventanilla y recaudar el Impuesto. Pero como medida prudente, hemos decidido por el momento no recaudar, en la eventualidad de que se produjeran dos tipos de situaciones: por un lado, que algunos contribuyentes pagaran y, por otro, que hubiera quienes, en

conocimiento del dictamen de la Suprema Corte de Justicia, resolvieran no abonar el impuesto en razón de que es inconstitucional. Finalmente, habría un tercer caso muy especioso: los contribuyentes pagarían y luego iniciarían, ante la Suprema Corte de Justicia, una acción por inconstitucionalidad, solicitando la devolución de su dinero. En conocimiento de que había proyectos de ley en la materia, el Ministerio, reitero, resolvió no cobrar por el momento el gravamen conocido como Impuesto a los vehículos gasoleros. Sí nos parece importante que haya un proyecto de ley que sea un sucedáneo o tenga el mismo entorno o cambie la base imponible, pero que finalmente se convierta en ley y nos disipe las dudas que actualmente existen al respecto. En ese sentido, apoyamos con calor la iniciativa del Poder Ejecutivo y decimos que necesitamos esos fondos para que el Ministerio puede ejecutar su programa del año 1994 y, por supuesto, también el de 1995. Sin perjuicio de estas consideraciones, es posible que tengamos algunas puntualizaciones que formular con respecto a su redacción.

Esto es todo cuanto deseaba expresar en primera instancia y, por supuesto, estamos a la orden --como ya dije-- con toda la documentación necesaria para evacuar las consultas que los señores senadores estimen oportuno realizar.

SEÑOR GRENNO.- Señor Ministro y señores asesores: más que nada debo decir que tengo una gran duda con respecto a la forma en que fue encarado el tema del Impuesto a los vehículos gasoleros. En primer lugar, se desprende --creo que todos estamos de acuerdo-- que, lejos de perseguir un fin de recaudación para el Ministerio, la creación de dicho impuesto se ha basado en el hecho de que existe una descompensación a favor de estos vehículos con relación a los que

consumen otra clase de combustible. Si en estos momentos el gasoil costara igual o más que la nafta, el impuesto no tendría sentido, ya que no creo que el vehículo gasolero afecte de forma especial a la carretera porque sea más pesado, más rápido o posea alguna característica desestabilizadora. Si esto es así, no veo por qué el impuesto es a los vehículos, ya que en definitiva son todos iguales.

Pregunto si el impuesto se piensa aplicar al modo de traslación porque,es evidente que, actualmente, el sistema a gasoil marca una diferencia. Tal vez en el futuro exista otro sistema de traslación tan o más económico que el de gasoil --en el mundo ya se están practicando-- y también se busque gravarlo a fin de lograr un equilibrio con los tradicionales que, de lo contrario, estarían en una situación desfavorable. Además, es evidente que los vehículos a gasoil han aumentado su demanda en la plaza, por lo que hay una mayor venta pero no un aumento en lo que el Estado percibe. Por lo tanto, pregunto por qué se insiste tanto en el vehículo y no en el elemento de traslación o en el motor que es lo que marca la diferencia entre una calidad de medio de transporte y otro. Creo que en el futuro ésta va a ser la manera de distinguirlos.

SEÑOR MINISTRO.- Más allá de compartir la filosofía del proyecto, tenemos algunas observaciones de carácter jurídico a su redacción y creo que el Ministerio puede hacer algunos aportes para mejorarlo. Si los señores senadores me permiten, le cederé la palabra al señor subsecretario, doctor José María Barbé, que se referiría a las precisiones que el Ministerio desea realizar. Además, creo que la pregunta del señor senador Grenno va en esa dirección.

SEÑOR SUBSECRETARIO.- Estimo que la interrogante que plantea el señor senador es significativa e importante. Tal vez, para calibrar adecuadamente este tema y buscar la mejor de las soluciones, debemos historiar sucintamente cuál ha sido y es en la actualidad es presupuesto de hecho del tributo. Originariamente éste estaba dado por la circulación del vehículo y la Suprema Corte de Justicia --en esa sentencia a la que

hacía referencia el señor Ministro-- identifica a esta última con la antigua patente de rodados, por lo que considera que es un recurso de reserva exclusiva del ámbito municipal. La circulación supone un desgaste de una determinada infraestructura, por lo que el impuesto estaba destinado básicamente a su reparación, mantenimiento y construcción y a los servicios de seguridad natural del tránsito. Por esa razón, la Suprema Corte de Justicia, en su sentencia, dice que es inconstitucional la disposición legal porque grava la circulación.

Atento a que es necesario --como señalaba el Ministro-- dar una cobertura a un plan de inversiones que fue aprobado por el Parlamento y que significa más del 20% de los recursos del Ministerio, de manera sustitutiva y para remediar la situación planteada, el Poder Ejecutivo ha elevado este proyecto en el que no se grava la circulación del vehículo como tal, sino la tenencia a cualquier título de rodados gasoleros.

La pregunta del señor senador va un poco más lejos, ya que como el tema clave o básico es una situación que se da respecto del gasoil --la reducción de su precio y una solución compensatoria--, pregunta por qué no se puede gravar antes la tenencia del vehículo gasolero, que de alguna manera puede identificarse con la situación anterior. Pienso que se trata de una solución que puede ser perfectamente contemplada y sería una forma distinta de encarar el presupuesto de hecho del tributo. Además considero que estaría ajustada a los principios jurídicos y a los criterios manejados por la Suprema Corte de Justicia. En definitiva, sería otra forma de encuadrar el presupuesto de hecho del tributo porque no se trataría de un gravamen a la circulación o a

la tenencia del vehículo gasolero sino un impuesto al motor a gasoil. Desde mi punto de vista, las reservas jurídicas que pudieran plantearse sobre la constitucionalidad quedarían salvadas con un enfoque de esta naturaleza.

SENADOR ASTORI.- En primer lugar, deseo expresar que comparto por completo las razones y fundamentos expuestos por el señor Ministro en cuanto a la necesidad de la aprobación de este tributo y a su incidencia en la disponibilidad de recursos por parte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Asimismo, comparto la orientación de este proyecto de ley que cambia el asiento tributario de este gravamen por los motivos que expuso el doctor Barbé --que son absolutamente claros-- y por el dictamen de la Suprema Corte de Justicia que, obviamente, plantea la necesidad de este cambio en forma urgente por las consecuencias jurídicas que esto puede tener en el futuro.

No tenemos ninguna duda sobre este proyecto de ley y creemos que debe ser aprobado rápidamente. Sin embargo, habíamos hecho una consulta --que, a nuestro juicio, fue la que motivó la convocatoria del señor Ministro, dado que queríamos conocer su opinión al respecto-- para ver si existe alguna posibilidad de contemplar favorablemente la situación de los vehículos de tipo utilitario. De esta forma se llama a los vehículos aplicados a la realización de alguna actividad económica, es decir, a la prestación de algún servicio de transporte de pasajeros o de carga. Esto no necesariamente debería venir por la vía de alguna exención o algún tratamiento fiscal explícitamente favorable, sino tal vez por la forma de aplicación del propio impuesto. Esa es la

consulta concreta. La única duda que tenemos es, repito, si hubiera alguna posibilidad de contemplar esta situación para que el gravamen sobre estos vehículos fuera menos pesado, sobre todo, teniendo en cuenta el hecho de que si no estamos mal informados tienen una morosidad importante que alguna razón debe tener. Tal vez soporten una carga financiera o fiscal demasiado importante. Quisiéramos tener una opinión del Ministerio sobre este punto a los efectos de tomar una posición definitiva y aprobar rápidamente esta disposición ya que creo que lo peor que puede pasar no es que se modifique el proyecto sino que no se apruebe.

SEÑOR MINISTRO.- Esta es una muy buena pregunta, pero sólo hay dos maneras de clasificar a los vehículos --por la cilindrada y por la antigüedad-- y es muy difícil determinar de otra manera cuál sería un vehículo utilitario y cuál no. Luego voy a hacer una exposición y solicitar al Director de Transporte, que ha estudiado específicamente el tema, que nos informe al respecto. Todos sabemos que no había mucha conformidad con una parte de este impuesto que igualaba a todos los vehículos de acuerdo a los años de antigüedad que tenían.

Entonces, de repente, se daba el caso de que modelos de vehículos realmente utilitarios y otros que podían valer 5 ó 6 veces más y estuvieran empleados para paseos --por decirlo de alguna manera--, pagaban el mismo impuesto y se detectaba una especie de "chirrido" en la estructura del impuesto en el sentido de que no había sido una feliz solución. Pero, debo reiterar el concepto --creo que la Dirección Nacional de Transporte lo ha estudiado a fondo y lo ha hecho combinándolo con lo que planteó el señor senador Grenno, que nosotros pensábamos presentar como alternativa--, porque si en lugar de gravar la tenencia del vehículo a gas oil vamos por el lado del motor como el elemento diferencial entre un auto y otro --en ese concepto de que hay dos coches que mirados de afuera son exactamente iguales, cuya prestación puede ser idéntica, y la diferencia entre ambos radica en lo que el motor consume como combustible--, en ese caso, esos dos vehículos exactamente iguales, al tener un motor que consume determinado combustible, se ve beneficiado según la estructura de precios actual por uno sensiblemente menor como consecuencia de consumir gas oil. En ese sentido, nos parecía oportuno apuntar al hecho del motor a gas oil sobre el cual basar la imposición. Eso permite, entonces, sucedáneamente, a través de la cilindrada y la antigüedad, hacer algunas determinaciones.

Esto es lo que el Ministerio puede aportar a la Comisión de Hacienda del Senado y, a continuación, le pediría al señor Director Nacional de Transporte, quien ha estado trabajando en la parte técnica del proyecto, que expresara conceptualmente cuál es la posición de la

Cartera. Debemos aclarar que, por supuesto, apoyamos esta iniaciativa y queremos los recursos, tal como sucedería con cualquier otro Ministro, porque se trata nada más ni nada menos que del 25% del Fondo de Inversiones del Ministerio de Transporte y Obras Públicas para este año y, previsiblemente, para el próximo.

Por otro lado, con respecto a la resolución de la Suprema Corte de Justicia podemos decir que arrojó otro punto de vista sobre lo que había hecho el legislador que, a nuestro juicio, fue correcto porque, por alguna razón, en su momento, se gravó la circulación y no se quiso hacer lo propio específicamente con el vehículo. Quizás, en esa oportunidad, el legislador pensó en no violentar las disposiciones que fueran de carácter municipal y no fue su deseo, mediante la circulación, asimilar los conceptos de patentes que la Suprema Corte de Justicia finalmente ha laudado. Por eso, el legislador se basó en el hecho de la circulación. Podría haberse dado el caso de que un vehículo a gas oil, después de comprado, permaneciera en un garaje y no fuera movido, por lo que no tendría que pagar un tributo ya que no circulaba.

Por lo expuesto, debo decir que la posición del Ministerio de Transporte y Obras Públicas consiste en que necesitamos este proyecto de ley, pero queremos afinar la puntería en el sentido de que la nueva iniciativa repose --y esa no es nuestra responsabilidad sino del legislador-- de una buena manera, en un hecho que no provoque polémica o incertidumbre. Creo que lo peor que todos podríamos hacer es elaborar un nuevo proyecto que pueda suscitar dudas respecto de su constitucionalidad. Por tal razón, la Dirección Nacional de Transporte ha hecho un gran esfuerzo, aspecto sobre el que solicito haga referencia el señor Moratorio, explicándolo desde el punto de vista de

esa diferenciación cualitativa, que radica en la utilización de un motor u otro, escapando al concepto de vehículo.

SEÑOR MORATORIO.- En primer lugar, quisiera responder a la inquietud del señor senador Astori. El Ministerio pensaba hacer una sugerencia con respecto al estudio del articulado que ha enviado el Poder Ejecutivo. Concretamente, la segunda parte del artículo 621 se refería a que el Poder Ejecutivo fijará importes diferenciales de impuestos, teniendo en cuenta la cilindrada de los vehículos. Nuestra idea era cambiar la redacción, estableciendo que el Poder Ejecutivo reglamentará y fijará importes diferenciales del impuesto, teniendo en cuenta la cilindrada, la antigüedad y el destino.

De esa manera, creo que estábamos recogiendo la inquietud planteada --que entendemos lógica--, partiendo de la base de que no se puede fijar el mismo impuesto para una unidad que tenga diez o veinte años de diferencia, por más que tenga la misma cilindrada.

Volviendo a lo que señalaba el señor Ministro relativo a qué es lo que se gravaría mediante este impuesto estipulado en este proyecto de ley, nos preguntamos qué es lo que realmente queremos gravar. Como muy bien lo ha dicho el señor senador Grenno, aquí estamos gravando un tipo de motor que se ha visto beneficiado por las distintas rebajas que ha tenido el combustible para esa clase de motor. Asimismo, estamos de acuerdo en que aquellos motores que se utilizan en vehículos agrícolas, así como otros que ya estaban exonerados según la ley anterior, lo sigan estando. De esta forma, esas exoneraciones se mantendrían.

Al mismo tiempo, habíamos pensado en la posibilidad de que el artículo 619, que dice: "Créase un impuesto anual que gravará la tenencia a cualquier título de los vehículos automotores cuyo motor

utilice gas oil como combustible", fuera modificado y tuviera la siguiente redacción: "Créase un impuesto anual que gravará la tenencia a cualquier título de los motores que utilicen el gas oil como combustible y estén incorporados a vehículos terrestres. El hecho generador se configurará el 31 de diciembre de cada año y se pagará por semestres".

SEÑOR MINISTRO.- Deseo aclarar que tenemos esa redacción en nuestro poder y la haremos llegar a la Mesa por Secretaría, a fin de que no haya equívocos respecto de lo que el Ministerio propone.

De todas maneras, el sentido del primer párrafo que dice: "Créase un impuesto anual que gravará la tenencia a cualquier título de los motores que utilicen el gas-oil como combustible y estén incorporados a vehículos terrestres", apunta al motor y no al vehículo.

El otro aspecto que habíamos detectado, que constituía un escollo en la percepción del tributo y que presentaba un cierto grado de injusticia, tiene que ver con la situación en que se encontraban aquellas personas que compraban un vehículo, por ejemplo, en el mes de diciembre y que debían pagar el impuesto en forma íntegra. Esto planteaba la interrogante de si podíamos establecer duodécimos en función de la fecha en que se había comprado el vehículo. Aquellos que lo habían comprado sobre fines de año y debían pagar la totalidad del impuesto nos planteaban quejas casi constantes. La segunda parte del párrafo que dice que el hecho generador se configurará el 31 de diciembre de cada año y se pagará por semestres, intenta establecer que finalizado el año se genera el impuesto que debe ser pagado el año siguiente. Por lo tanto los vehículos cero kilómetro no pagan el impuesto en el año en que son comprados. Ese es el sentido de la disposición que, reitero, intenta evitar que nos estemos fijando en qué mes fue comprado para partir el importe en tantos duodécimos.

Sin embargo, leyendo nuevamente la norma parecería que este año no se cobraría el impuesto cuando, necesariamente, debemos percibirlo. Esto es así porque la ley no tiene efecto retroactivo, salvo que así lo disponga el legislador. Por lo tanto, se podría modificar la fecha del 31 de diciembre por la del 1º de enero o modificar la redacción estableciendo que el impuesto será cobrado este año.

SEÑOR PRESIDENTE.- Debo aclarar que la redacción que la Comisión está manejando establece la fecha del 1º de enero y, tal vez, estamos trabajando con textos diferentes.

SEÑOR MINISTRO.- Evidentemente el texto de la Comisión está bien. Pero,

el hecho es que la Dirección Nacional de Transporte leyó un texto con el cual pretende superar la discusión con aquella persona que compró un auto sobre fin de año y debería abonar todo el impuesto, para que a partir de ahora pague el duodécimo correspondiente, tal como se hace con la patente de rodados. O sea que apuntamos a solucionar ese aspecto y terminar con una discusión habitual en la ventanilla del Ministerio. La disposición tal como se encuentra redactada está a favor del Ministerio pero, aclaro, no tenemos inconveniente en buscar una redacción que permita laudar este problema. El Director General, el señor Pol Deus me acota que esto se solucionó mediante un decreto dictado el año pasado que habilitaba pagar en duodécimos. Por eso pienso que la norma puede dejarse tal como está o podría recogerse la sugerencia de la Dirección Nacional de Transporte en el sentido de modificar la configuración del impuesto. En este último caso sería necesario establecer una diferencia para este año, en el sentido de que el tributo debería haberse generado el 1º de enero a fin de cobrarlo en 1994.

SEÑOR ASTORI.- En primer lugar, me parece muy interesante la sugerencia de efectuar un cambio en la redacción.

En segundo término, deseo preguntar si el Ministerio y, en particular, la Dirección Nacional de Transporte tienen elementos objetivos de juicio para determinar el destino del motor.

SEÑOR MORATORIO.- Pensamos que dentro de dos meses estará habilitada una estación de control técnico vehicular por la cual deberán pasar muchos vehículos con lo que pretendemos afinar aún más los registros de que disponemos.

SEÑORA PRIORE.- De ninguna manera deseo que se interprete que me estoy

oponiendo a las sugerencias del Ministerio de Transporte y Obras Públicas; sólo deseo plantear algunas salvedades teniendo en cuenta que luego la Comisión puede modificar la redacción de esta iniciativa.

En primer lugar, me parece complicado establecer como hecho generador la tenencia de un motor que está incorporado a un vehículo porque en realidad debería ser el vehículo, y el sujeto pasivo seguiría siendo el mismo. De todas maneras trataríamos de encontrar una solución clara que no dé lugar a dudas.

En segundo término, me parece más dificultosa la solución relativa al destino porque existen muchos vehículos que tienen un doble destino o como se llama habitualmente, un destino dual; en ese sentido, hay muchas camionetas que se utilizan en forma particular y como medio de transporte. Cuando estuvimos en la administración tributaria nos tocó vivir esa situación y debimos buscar una solución en lo relativo al Impuesto al Valor Agregado porque había muchas camionetas que eran empleadas para transportar mercadería --en particular, recuerdo que ello sucedía en todos los comercios de la calle Colón-- y que tenían un destino dual por lo cual para la deducción del IVA tuvimos que aceptar una deducción porcentual. Por lo tanto, si bien se debe tener en cuenta el destino del vehículo me parece que la aplicación de la norma es complicada y tal vez habría que establecer modelos o ligar el tema a hechos objetivos. Un ejemplo de ello sería la situación de aquellos que en el IMESI pagan tasa cero. De esa forma tendríamos un elemento objetivo y evitaríamos la discusión sobre si el vehículo es utilitario, lo que complica toda la aplicación.

De esa forma quiero dejar constancia de los problemas que esto podría suscitar, aunque ellos serán estudiados y se tratará de

solucionarios. Aclaro que no es que estemos en desacuerdo sino que esta norma podría complicar la situación.

SEÑOR MINISTRO.- Voy a pedir al Director Nacional de Transporte que nos explique cuál es la clasificación que se emplea para diferenciar a los vehículos según su destino.

SEÑOR MORATORIO.- En principio y dentro de los trabajos que está realizando, la Dirección Nacional de Transporte había pensado que existen 4 ó 5 grandes categorías: los autos particulares; los taxímetros; los ómnibus de pasajeros que pueden subdividirse según el número de asientos que posean; los vehículos de carga que se clasifican en los que poseen más o menos de 5 toneladas; y diferentes clases de camionetas que son distinguidas según su cilindrada. En este momento hay en el mercado una clase de camioneta "4x4" que es vendida como un instrumento de paseo más que de trabajo, que posee una alta cilindrada y que tiene una escasa antigüedad. Estas serían las categorías que se pensaba establecer, lo que no significa que el tema siga a estudio. Pero, evidentemente, no se van a incorporar muchas más categorías porque si bien ello podría hacerse, al hilar más fino la tarea se vuelve más difícil.

SEÑOR CASSINA.- Señor Presidente: sobre el proyecto en general, quiero señalar lo mismo que dijo en su exposición el señor senador Astori.

Los integrantes de la Comisión que se reunió la semana pasada estuvimos de acuerdo en sancionar rápidamente este proyecto de ley. Los recursos mencionados son necesarios y, por lo tanto, debe establecerse un medio legal que permita recaudarlos, aunque atendiendo a otro hecho generador, ya que el que está vigente fue declarado inconstitucional por la Suprema Corte de Justicia, si bien se puede considerar como un efecto particular sobre un caso concreto. En este sentido, por lo menos entre los senadores que deliberamos en esa oportunidad, no existieron dudas. Sin embargo, la duda o inquietud la introdujo el señor senador Astori cuando planteó la posibilidad o conveniencia de desgravar o gravar con menor rigor --digámoslo así-- determinado tipo de vehículos que están afectados a la actividad económica. Esto introduce, naturalmente, una discriminación con la que todos podemos estar de acuerdo, pero que desde el punto de vista práctico no es tan sencillo regular.

Asimismo, el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas planteaba --con razón-- la preocupación sobre el texto, en el sentido de que el impuesto se recaude este año. A mi juicio, en el proyecto del Poder Ejecutivo esto se logra, en tanto sustituye ciertas normas del tributo --no todas--, tal como estaba originalmente previsto, aunque tampoco implicaría un problema dictar una disposición expresa que lo determine. De esta manera, se elimina toda duda que pudiera creársele, tanto a la Administración como a los administrados.

En lo que tiene que ver con este punto, encuentro que la solución que indicaba el señor Director Nacional de Transporte, puede ser excesivamente genérica, así como complicar la vida a la propia Administración. Esto lo digo porque, hablar de que el Poder Ejecutivo, por vía reglamentaria fijará importes diferenciales, entre otros conceptos según el destino, genera para los administrados un derecho subjetivo, con respecto al beneficio que puedan lograr sobre sus propios destinos. Con respecto a estos últimos, en el sentido de que la ley quiere privilegiarlos para darles un tratamiento fiscal más favorable, pienso que deben ser, de alguna manera, indicados, si no con precisión, con algunas pautas orientadoras para la Administración al dictar la reglamentación. De otro modo, entiendo que hay una especie de delegación de competencias del legislador hacia la Administración y, a su vez, se le crea un problema a esta última, ya que la ley sería muy genérica.

Por otra parte, el proyecto de ley, en tanto no modifica todas las disposiciones vigentes --sólo las imprescindibles-- deja en pie otras como, por ejemplo, las que establecen las exoneraciones. En éstas están comprendidos los vehículos sin empadronar que proveen importadores, armadores, fabricantes y subconcesionarios. Lo mismo sucede con la maquinaria agrícola e industrial que determina el Poder Ejecutivo y los vehículos para lisiados, introducidos al amparo de la Ley Nº 13.102.

A mi juicio, trabajando sobre las ideas propuestas por el señor senador Astori y concretadas, en cierta forma, por el señor Director Nacional de Transporte en lo que tiene que ver con el destino, debería haber un poco más de precisión. Me temo que si sólo decimos "el destino", se entiende lo que se quiere expresar pero, posteriormente,

en tanto la ley no precisa su alcance, le puede dar armas legales a los administrados para defender la exoneración o establecer un tratamiento fiscal más favorable, en función de su propio criterio, sobre el destino útil que sus vehículos tengan. Con respecto a esto, señalo --esto lo sabe seguramente mejor que quien habla la señora senadora Priore-- que el año pasado, en la Rendición de Cuentas, se trató este punto. Esto se llevó a cabo por intermedio de una iniciativa que nació en la Cámara de Representantes, pero que después se mejoró con la participación de la Dirección General Impositiva en su tratamiento en el Senado y es ley vigente. Esta disposición tiene que ver con la desgravación del IVA y, en tal sentido se introdujo un concepto para evitar que la utilización del Impuesto al Valor Agregado para vehículos no utilitarios, pudiera seguir realizándose de la misma manera. Reitero que con la colaboración del mencionado Organismo --no sé si en un texto que pueda servir para esto--, se precisó un poco más lo que queríamos establecer. Creo que sobre este punto hay una reglamentación del Poder Ejecutivo que impide que quien se beneficie con el IVA, pueda aplicar el Impuesto a la compra de vehículos no utilitarios.

En resumen, aporto estas informaciones, porque me parece que deberíamos ser un poco más precisos en este sentido.

SEÑOR MINISTRO.- A mi juicio, podemos realizar dos aportes por parte de la Cartera.

En primer lugar, desde el punto de vista técnico, la Dirección Nacional de Transporte podría expresar, en primera instancia, cuáles son las clasificaciones lógicas, razonables y controlables, en el sentido de dividir a los vehículos en autos y taxímetros --parece lógico-- y hacer lo propio con los ómnibus de pasajeros o que presten

un servicio público, por cantidad de asientos, lo cual también sería adecuado. Asimismo, podría diferenciar el tema del transporte de cargas, que es uno de los puntos más complejos. No quisiera aseverar, por lo que puedo recordar en este momento, que las clasificaciones son exactamente éstas. Lo que sí puedo afirmar es que, en el día de hoy, los técnicos de la Dirección Nacional de Transporte pueden elevar a esta Comisión, los registros que actualmente existen en la órbita del Ministerio de Tranporte y Obras Públicas, para que el legislador determine, de alguna manera, si se puede hacer una clasificación por destino. A mi juicio, en la mañana de hoy no podríamos brindar otros aportes. En este sentido, vamos a hacer llegar la información que pueda brindar la Dirección Nacional de Transporte a la Comisión del Senado.

SEÑOR CASSINA.- Insisto en que no estoy requiriendo un texto legal que sea excesivamente detallado, ya que eso podría inmovilizar a la Administración, con lo cual nos estaríamos haciendo una trampa. Sin embargo, pensamos que sería conveniente que dé algunas pautas que permitan que la Administración pueda reglamentar luego la ley con ajustes, a fin de que no se cuestione o no se le creen problemas con los administrados.

SEÑOR MINISTRO.- Creo que el aporte que el Ministerio puede realizar es esencialmente técnico, ya que legislar es algo que no nos corresponde. Por lo tanto, lo que podemos enviar a la Comisión, reitero, es la información que la Dirección Nacional de Transporte pueda brindar en la materia, que es lo más sencillo para la Administración y para los administrados. En tal sentido, insisto en que luego del informe que se envíe en el día de hoy, es al legislador a quien le corresponde tomar decisiones.

En segundo término --pienso que no es mucho lo que podemos agregar--, queremos advertir a los señores legisladores, en el sentido de que debemos salir de una especie de zona de penumbra en que se encuentra el objeto de nuestros desvelos: los vehículos con motor a gasoil.

Años atrás, el legislador encontró la solución gravando la circulación de esos vehículos; hoy el Poder Ejecutivo --de ser aprobado este proyecto de ley-- gravará la tenencia de los mismos. Pienso que si en el ánimo de los administrados estuvo la intención de recurrir aquel elemento de la circulación, también podría pretender recurrir la mera tenencia del vehículo. Quizá, con el devenir del tiempo, pueda existir otra sentencia de la Suprema Corte de Justicia que dictamine si la persona tiene razón o no. Si no encontramos una afinada redacción, eventualmente estaremos salvando la instancia de este año, pero creando una especie de zona de penumbra que puede proyectarse hacia el año que viene o hacia el momento en que alguien decida recurrir y se entienda que tiene razón.

Aunque a la experta en estos temas, que es la señora senadora Priore, no le agradó demasiado, buscamos como elemento diferencial el tema del motor aunque r e c h i n e el hecho del motor incorporado a un vehículo terrestre. Pensando cómo se hace un vehículo, imagino la fábrica que elabora la carrocería y otra que incorpora el motor, en algunos casos a nafta y en otros a gas-oil.

El Ministerio de Transporte y Obras Públicas quiere hacer un aporte cautelar. No pretendemos que lo que decimos esté bien, pero tratamos de que la ley quede redactada de la mejor manera posible y que quede bien definido cual es el hecho imponible.

SEÑORA PRIORE.- No se trata de no gravar el motor, sino de determinar en qué momento sería mejor hacerlo. Inclusive, mientras el señor Ministro hacía uso de la palabra, pensaba si no sería apropiado gravarlo cuando se vende, con un mayor control. No es que me

disguste pero, pensando en voz alta, creo que tendríamos que analizar cuándo ocurren los hechos generadores y qué nos daría menor morosidad en el pago del impuesto, para no tener necesidad de establecer nuevos contralores y penalidades. Quise plantear las dificultades relativas al destino del vehículo. Lo que respecta al motor me pareció muy interesante e, inclusive, estuve pensando en qué momento habría que gravarlo sin necesidad de que fuera incorporado al vehículo.

SEÑOR ASTORI.-Insisto en que me parece que la redacción que sugiere el Ministerio es correcta, sin perjuicio de que luego se busquen posibles mejoras. Es muy difícil que la ley discrimine categorías de vehículos; eso debe ser llevado a cabo por la reglamentación y es obvio que en ella participará el Ministerio. Ahí se establecerán definiciones con mucha mayor precisión que la que puede lograr un legislador. Además, se manejarán articuladamente las tres categorías, es decir, cilindrada, antigüedad y destino. Supongo que habrá una tabla donde se pesarán ponderadamente dichas categorías. Por lo tanto, creo que el legislador no puede ni debe entrar en esa materia. La ley debe ser suficientemente general y es obvio que debe ser reglamentada. Me parece correcto que se aluda genéricamente al destino y luego el Poder Ejecutivo reglamente.

Otra opción que se tiene es fijar las alícuotas del impuesto diferencialmente, en función del manejo ponderado de las diferentes categorías. El Poder Ejecutivo es el que dictamina esto, porque es el que está en mejores condiciones para hacerlo. Nosotros, mediante la ley, debemos darle la posibilidad de que lo haga.

No quiero extenderme más porque pienso que nos estamos extralimitando, ya que discutimos el contenido del proyecto en

presencia de los integrantes del Ministerio. Considero que ellos ya han dicho lo suyo. A mi juicio, han sido muy claros y creo que sus sugerencias mejoran el contenido del proyecto.

Aludiendo a lo que mencionaba la señora senadora Priore, con la experiencia de otros tributos que también plantean zonas de ambigüedad y confusión como el uso dual de vehículos, se ponía el ejemplo del IVA donde se liquidaba y se aplicaban exoneraciones en base a una definición de utilización porcentual hacia uno u otro destino, es decir, paseo o transporte. Al fijar la alícuota de este impuesto, parto de la base de que el Poder Ejecutivo deberá tener en cuenta la dualidad de algunos vehículos. Sin embargo, considero que es imposible discutir ese tema aquí y sugiero humildemente que no lo hagamos, porque no podríamos salir de eso. Sí debemos debatir sobre las orientaciones y, en mi concepto, ellas surgen de las sugerencias que hace el Ministerio.

SEÑOR MINISTRO.- Creo que el punto de vista del Ministerio ya ha sido explicado y dejaremos por escrito el comentario sobre otro artículo, en el sentido de establecer si los vehículos del Estado y los de los diplomáticos están o no exonerados del impuesto. La situación actual es que los vehículos del Estado están gravados, pero en los hechos no pagan. Al respecto, el artículo quedaría con la relación actual. En cuanto a los vehículos de los diplomáticos, sucede que todos los diplomáticos radicados en el Uruguay piden la exoneración y, en general, se la damos.

Tal como habíamos mencionado, dejaremos redactados los tres artículos para uso de la Comisión. No tengo nada más que agregar sobre el tema conceptual, que me parece obvio, y creo que no se ha expresado ningún criterio dispar. Todos coincidimos en que es necesario legislar

en la materia con la mayor claridad posible y que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas necesita estos recursos.

Quedamos a disposición de los señores Senadores para hacer a través de la Dirección Nacional de Transporte los aportes técnicos que se requieran y realizar las clasificaciones necesarias.

SEÑOR CASSINA.- Entre las normas que están vigentes y que no se modifican, existe una que dice que a los efectos de este impuesto no rigen las exoneraciones genéricas, por lo que los vehículos del Estado están gravados.

SEÑOR BOUZA.- Me parece que en la discusión que hemos venido sosteniendo en la Comisión, salvo una referencia final que hizo el señor Ministro, hemos considerado lo accesorio.

Lo que me preocupa --confieso que lo he estado pensando y aún no tengo una posición definitiva-- es el tema central, esto es, la Suprema Corte de Justicia entendió que era inconstitucional la ley que establecía el impuesto a los vehículos gasoleros, en tanto que es un recurso establecido en el artículo 297 con destino específico a los Gobiernos Departamentales. La norma que fue declarada inconstitucional se refiere a la circulación de los vehículos a gas-oil. Lo que pretende gravar el proyecto del Poder Ejecutivo es la tenencia de dichos vehículos y la propuesta que hoy hace el Ministerio se relaciona con la tenencia de motores a gas-oil que son incorporados a los automotores.

Por consecuencia, esta iniciativa del Poder Ejecutivo, tanto en el Mensaje como en la alteración que plantea el Ministerio, supone eliminar la exoneración que establecía la ley para cuando no se usa el vehículo. En la norma anterior se sancionaba la circulación y, por lo tanto, cuando el vehículo no circulaba, se podía justificar que, al no hacerlo, no debía el impuesto. Ahora, si se está gravando la tenencia, aun cuando no circule, deberá pagar igualmente el impuesto y no rige la exoneración por no circulación.

Por otro lado, tengo la siguiente inquietud. Lo que dice la norma constitucional es que son recursos departamentales los impuestos a los vehículos de transporte. Cuando la disposición tiene ese carácter tan genérico, ¿podemos pensar que es inconstitucional el impuesto a la circulación y no lo es el que grava la tenencia? ¿Es posible pensar que podemos eludir esta disposición constitucional, con la propuesta que hace el Ministerio, diciendo que lo que se grava es la tenencia del motor que luego se incorpora al vehículo? Cuando escuché esa idea pensé en el caso de un impuesto con iguales características que éste, con un destino específico, que gravara a las casas. Entonces, podríamos decir: "vamos a gravar el techo, siempre que se incorpore a una casa". Del mismo modo, no es concebible un vehículo sin motor.

Por lo tanto, creo que sobre lo que tenemos que reflexionar, como decía el señor Ministro en una exposición reciente, es si esta modificación no implica que igual estemos transitando por una solución inconstitucional y que luego se produzca una nueva reclamación y sentencia de la Suprema Corte de Justicia, impugnando también una norma que modifique la anterior sobre la misma base.

Deseo, si la Comisión lo entiende conveniente --atendiendo además al criterio que han manifestado tanto el señor Ministro como los señores integrantes de la Comisión en cuanto a la necesidad de darle una solución a este problema porque implica obtener recursos que el Estado necesita--, realizar una consulta con especialistas de Derecho Tributario, porque me parece que no estamos llegando a una solución muy clara, en cuanto a si realmente nos estamos ajustando a las disposiciones constitucionales. Sobre este punto, creo que nuestra obligación es legislar atendiendo a los límites que la Constitución nos impone. La norma constitucional

tiene un carácter tan genérico, que no veo que se pueda fundamentar únicamente por la circulación de los vehículos. Si la disposición constitucional dijera que son recursos departamentales los que generan la circulación de vehículos de transporte, podría ser una solución viable; pero la Constitución dice que el impuesto grava a los vehículos.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS.-Comparto las inquietudes expresadas por el señor senador Bouza. En ese sentido, la Dirección Nacional de Transporte y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas estudiaron el tema desde el punto de vista tributario e hicieron las consultas pertinentes con algunos distinguidos tributaristas, entre los que se encuentra. la doctora Addy Mazz profesora Grado V de Derecho Tributario de la Facultad de Derecho. Por lo tanto, la redacción que proponemos --a pesar de que parezca un tanto complicada o barroca--, está basada en las consultas a que me he referido.

Por otra parte, y contestando a lo que manifestaba el señor senador Bouza, quiero decir que existen motores a gas-oil que no son incorporados a vehículos de transporte terrestre.

Reitero que no pretendemos legislar sobre este tema; simplemente deseamos advertir sobre los inconvenientes que puede aparejar esta solución. Si resulta aprobado este proyecto de ley --esperamos que se sancione rápidamente-- quizás pueda cobrarse el impuesto con siete meses de retraso. Pero bastará --como señala el señor senador Bouza-- que se inicie un mecanismo que quizás termine en una nueva impugnación ante la Suprema Corte de Justicia y estaremos a lo que ella decida.

SEÑOR BOUZA.- Sería muy útil que el señor Ministro envíe a la Comisión el informe de los técnicos tributarios que se han consultado.

Si bien contamos con el texto propuesto, nos gustaría conocer sus fundamentos.

SEÑOR ZUMARAN.- Simplemente deseo hacerme eco de una preocupación que seguramente ya han tenido los asesores y el señor Ministro y supongo que estarán en vías de encontrarle una solución, si es que aún no la han alcanzado. Mi inquietud se refiere a que, como aún no se ha cobrado el impuesto, se ha generado una situación de incertidumbre respecto de algunos transportistas que requieren certificados, por ejemplo, para renovar permisos de transporte internacional y otros trámites. Supongo que el Ministerio se encontrará ante la dificultad de alcanzar una solución a este problema, porque no les puede entregar un certificado que acredite estar al día con un tributo que aún no se paga, pero la no emisión del certificado origina perjuicios. Por lo tanto, habría que considerar si esto no se puede solucionar por la vía administrativa o, en su defecto, por la incorporación de alguna norma en este texto porque habrá un plazo durante el cual el tributo no se pagará, por lo que formalmente el contribuyente queda en omisión. Si el Ministerio quisiera cobrarlo, el contribuyente podría negarse e interponer el recurso de inconstitucionalidad; pero si el contribuyente requiere un certificado para distintos trámites, el Ministerio no se lo puede expedir, ya que debe cumplir con la ley y no puede dejar de hacerlo porque exista un fallo judicial que indica que es inconstitucional.

Pienso que este es un tema que podría justificar alguna disposición particular que le permitiera al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, por un período de tiempo --que desearíamos que el mismo lo determinara--, establecer que el no pago de este tributo no implica un obstáculo para aquellos contribuyentes que necesitan estar al día con este tributo o, al menos, suspenderlo. Me acota la señora senadora Priore que existe la posibilidad de una decisión administrativa. Por supuesto, no pretendo que la solución al problema se dé en este momento.

SEÑOR MINISTRO.- Queremos aclarar al señor senador Zumarán que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas exige el pago del impuesto que no se pagó el año pasado en tiempo y fecha.

SEÑOR ZUMARAN.- Es decir, antes del fallo.

SEÑOR MINISTRO.- Por lo tanto, no estamos exigiendo el pago del impuesto correspondiente a este año, pues ni siquiera lo hemos anunciado. En aquellos casos en que a una empresa se le niega el certificado correspondiente, es porque el año anterior no pagó dicho impuesto, de acuerdo con una ley que está vigente. Además, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas lo cobró en tiempo y forma y la situación jurídica es exactamente al revés de como lo plantea la Confederación Uruguaya de Transporte Automotor. Precisamente, ellos deben pagar el impuesto, y recién después podrán recurrir a la Suprema Corte de Justicia. Quizás, a través de una sentencia particular, la Suprema Corte de Justicia ratifique lo que pronunció en una anterior. Por lo tanto, es lógico que ellos piensen de esa manera pero, desde el punto de vista legal, mientras la Suprema Corte de Justicia no les dé

la razón, tienen que pagar el impuesto correspondiente. Es lo mismo que sucede cuando un usuario va a reclamar a UTE o ANTEL por una factura; primero le dicen que debe pagar, y que recién después constatarán si existe algún error.

SEÑOR SUBSECRETARIO.- Pienso que sobre el punto que se está considerando, es importante recordar que existe el principio de igualdad ante las cargas públicas que, como administración tributaria, debemos respetar. Precisamente, no podemos reconocer ningún tipo de instrumento o de expediente que, en definitiva, resulte discriminatorio. De modo que, cuando el Ministerio de Transporte y Obras Públicas exige el certificado para determinado tipo de operaciones, a efectos de verificar si el contribuyente está al día con sus tributos, no podemos exonerar a quienes no han pagado. Incluso, la sentencia de la Suprema Corte de Justicia fue un hecho superviniente, por lo que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas no puede estar estableciendo situaciones discriminatorias entre quienes cumplieron debidamente en tiempo y forma y los que no lo hicieron pero que ahora se verían beneficiados en su mismo incumplimiento. Esto nos indica que un principio de justicia tributaria y de igualdad ante las cargas públicas le impone al Ministerio de Transporte y Obras Públicas manejarse con un criterio de estrictez ajustado a Derecho.

SEÑOR ZUMARAN.- De las manifestaciones que acabo de escuchar, deduzco que quizás no se comprendió que no solicito al Ministerio de Transporte y Obras Públicas que realice un trato discriminatorio con nadie, y menos aún que deje de aplicar la ley. Sin embargo, creo que el problema existe y que, a través de la vía legislativa, podríamos incorporarle alguna disposición al proyecto de ley que nos permita superar el tema

--preservando, entre otras cosas, la igualdad de los contribuyentes--, a efectos de que en el período en el que este tributo, de hecho, no se haya abonado ni se haya recaudado, podamos disponer de alguna solución. Quizás, ésta no sea la del no pago, pero ahora que disponemos de la vía legislativa, tenemos que determinar alguna, pues el tema se va a continuar reiterando. Entiendo que en este momento el no pago es prácticamente general. En ese sentido, la ley deberá tener alguna retroactividad porque, de lo contrario, vamos a ubicar en la situación de infractores a un sinnúmero de transportistas, que si no requieren del Ministerio de Transporte y Obras Públicas el certificado correspondiente, van a continuar circulando a pesar de no haber pagado el impuesto, sin sufrir las consecuencias del caso. Sin embargo, si se tiene que presentar a dicho Ministerio, éste no va a poder emitir un certificado por incumplimiento de obligaciones en que no han incurrido los contribuyentes, pero va a generar una situación que a nadie interesa que se agudice. De modo que esto podría justificar alguna solución que no implique un trato discriminatorio y que se realice a través de una vía legal para que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas pueda cumplir con la ley.

SEÑOR BLANCO.- Recogiendo la exhortación que realizaba el señor Presidente acerca de la necesidad de que fuéramos breves en nuestras manifestaciones, en forma muy concisa voy a hacer referencia al destino como elemento diferencial, a efectos del establecimiento de la reglamentación de este tributo.

Los comentarios que hizo en su última intervención el señor senador Astori, de alguna manera me traen tranquilidad, pues lo que deseaba plantear al Ministerio de Transporte y Obras Públicas --a los

efectos que se tuviera en cuenta en la estructuración de estas categorías-- es el hecho de que el tributo tiene la finalidad de recaudar recursos con objetivos determinados. Si efectuáramos una reglamentación de tal naturaleza por la que dejáramos fuera distintos destinos, el producido del impuesto podría disminuir de tal suerte que no alcanzara la finalidad que el mismo persigue. Descuento que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas es el primer interesado en velar por este aspecto. Asimismo, la intervención del señor senador Astori y el texto que se me acaba de alcanzar acerca de cómo quedaría redactado el artículo respectivo, me dan tranquilidad.

No quería dejar pasar por alto esta oportunidad para manifestar mi preocupación acerca de que la categorización de los motores gravados, en los hechos, nos llevara a un desfinanciamiento del recurso.

Muchas gracias.

SEÑOR MINISTRO.- Simplemente, deseo acotar que los nuevos elementos de juicio que hemos agregado --y que quizás pueden demorar el trámite que a este asunto le está dando la Comisión--, tienen como finalidad procurar que este asunto salga adelante de la manera más clara posible.

Sólo nos resta decirles que quedamos a disposición de esta Comisión a efectos de realizar cualquier trabajo técnico.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas y a sus asesores la información que nos han brindado.

(Se retiran de Sala el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas y sus asesores)